

no completo un volo che rimarrà per lungo tempo insuperato negli annali dell'aviazione italiana. Hanno compiuto un'impresa che è ormai nel cuore di tutti gli italiani e certamente stupirà il mondo per le sue audacie e il grande significato che essa comporta: una quel sorriso del Duce costituisce per questi uomini il premio più ambito. Essi hanno avuto reso un grande servizio alla Patria.

Gli aviatori in trionfo

Invitati dal sottosegretario all'Aeronautica, gli ospiti d'onore visitarono poi l'aeroporto e alla fine brindarono all'amicizia dei due Popoli amici ed alleati. Parlando piano, con la sua voce che ha infusione metallica, l'Ammiraglio Aie disse che quello volo in tempo di guerra, costituisce un'impresa veramente storica, degna degli uomini che l'hanno ideata e portata a compimento.

«L'Italia e il Giappone — disse Aie — sono separati da molti chilometri, ma sono uniti spiritualmente da una vera e propria amicizia. Ora l'onorevole è colui che spinge come per incanto la collina di questa collina superba e i Popoli Italiani e Giapponesi si accenderanno più uniti e più stretti nella lotta che essi combattono contro i loro comuni nemici».

Alle parole di Aie, Fougier rispose brevemente dicendosi lieto della creazione di questo grande centro spirituale che unisce i due Popoli amici e alleati.

Gli avieri che si erano schierati in campo di lavoro al margine del campo volevano anche loro un loro punto di vista. Gli avieri che si erano schierati in campo di lavoro al margine del campo volevano anche loro un loro punto di vista.

Sul campo che già si andava coprendo delle prime ombre della sera, s'innalzava il coro dei saluti e dei suoi valori compagni di volo. Poi i trasvolatori si ritirarono con loro compagni di volo, e si diressero lentamente verso una palazzina vicina. Non fecero mistero: andavano a dormire.

L'ardimentoso equipaggio

Ten. col. pilota Antonio Morandi, nato a Pesaro il 15 agosto 1905. Nominato sottotenente di R.F.E. nell'arma aeronautica il 17 luglio 1927; conseguì il brevetto di pilota militare nel 1928. Fu per anni comandante di formazione aerea: partecipò alla crociera dell'Euro-Asia orientale nel 1930 e successivamente alla guerra aerea Italia-Damascus-Pari. Nel 1938, in seguito alla sua brillante attività di trasvolatore, fu nominato comandante al volo dei «Bordi verdi» da Roma a Bari di Janeiro. Da allora, ha compiuto 22 transvolate atlantiche. Ha compiuto più di 10.000 ore di volo compiute in pace e in guerra in tutti i cieli del mondo. Fu per oltre un anno nel 1941, comandante della Missione aeronautica italiana presso il Governo brasiliano. Durante 18 anni di servizio militare ha dato all'Aeronautica Italiana il suo contributo di pilota abile, di tecnico esperto e di comandante valente. Ha ricevuto una medaglia d'oro e di due medaglie d'argento al valore aeronautico e di una medaglia di bronzo al valore militare conquistate nei cieli di Spagna.

Maggiore pilota Mario Carlo, nato a Gaglianico il 3 marzo 1911. Entrato in aeronautica nel 1931, conseguì il brevetto di pilota nel 1933. Ha compiuto 10.000 ore di volo. Dopo aver prestato servizio presso reparti di combattimento, fu nominato comandante del 1° Gruppo d'armata. Perse e vinse delle battaglie, si fece una fama di intrepido e di soldato lo chiamavano «vedovino» e «vedovino» naturalmente, il nome che doveva arrendersi alle sue condizioni.

Finì la guerra, il generale divenne un politico; eletto Presidente della Confederazione degli Aeronauti, fu eletto alla Camera nel 1938. Nel 1942, fu eletto alla Camera. Dopo aver prestato servizio presso reparti di combattimento, fu nominato comandante del 1° Gruppo d'armata. Perse e vinse delle battaglie, si fece una fama di intrepido e di soldato lo chiamavano «vedovino» e «vedovino» naturalmente, il nome che doveva arrendersi alle sue condizioni.

Capitano Paolo Magini, nato a Massa il 10 aprile 1910. Laureatosi in chimica, è entrato in aeronautica quale ufficiale di complemento e ha ottenuto il brevetto di pilota nell'agosto 1931, passando nel 1936 nei ruoli effettivi dell'Aeronautica per meriti straordinari. Ufficiale di spicco, di qualità professionale è stato incaricato dell'insegnamento delle materie di navigazione e di meteorologia. Nel giugno 1940 fu nel suo reparto mobilitato in territorio dichiarato in stato di guerra. Nell'aprile dello stesso anno fu assegnato al Corpo aereo italiano operante sulla Sicilia. Incaricato dell'istruzione di un nucleo di piloti, svolse opera intelligente e faticosa. Il cap. Magini ha concorso a realizzare miglioramenti e modifiche alle installazioni di bordo di velivoli di linea riuscendo a conseguire risultati di particolare importanza. Ha prestato servizio in varie parti del mondo: Roma-Amara-Roma durante il quale l'Italia italiana portò il saluto della Patria ai suoi cari residenti nelle terre dell'Impero.

Sottotenente radioaerologista Ernesto Mazzotti, nato a Varallo (Vercelli) il 24 ottobre 1914. Arruolatosi nell'Aeronautica nel marzo 1934, si classificò tra i primi del suo corso. Volando in Africa Orientale ebbe modo di dimostrare le sue brillanti qualità professionali. Nel 1940 ottenne la nomina a sottotenente e fu assegnato al Comando dei servizi aerei speciali. Nell'ottobre dello stesso anno partì col Corpo aereo italiano destinato ad operare sulla Marea e successivamente fu trasferito a reparti di volo senza visibilità. Ufficiale radioaerologista di grande perizia, è considerato uno dei migliori elementi di questa importante specialità. Per la sua provata competenza il sottotenente Mazzotti è stato incaricato dell'insegnamento di questa specialità presso le scuole aeronautiche di volo senza visibilità.

Marciante motorista Ernesto Leone, nato a Foggia il 21 agosto 1906. Entrato in Aeronautica nel 1925, ha prestato servizio presso reparti di combattimento in territorio metropolitano e in colonia, distinguendosi per eccezionale abilità professionale, zelo e valore. Ha preso parte alle crociere transatlantiche di Balbo in qualità di motorista di bordo. Assegnato successivamente alla L. A. T. ha compiuto intense attività servendo otto volte l'Atlantico e completando un breve periodo di tempo circa 200 mila chilometri di volo.

Un anno da un'epica impresa

Il forzamento di Malta

Un anno fa il bollettino stenografico del 127 del Quartiere Generale delle Forze Armate annunciava all'Italia e al mondo una nuova epica impresa del nostro Marina.

Nella notte fra il 25 e il 26 luglio, la medesima base navale di Malta era stata violata da un gruppo di nostri mezzi d'assalto; alla violentissima esplosione seguita da una fiammata avevano dato la prova che la difficile e pericolosa missione era stata compiuta da successo. Unità sottili avevano trasportato i mezzi d'assalto fin quasi all'entrata del porto e il forzamento del passaggio era avvenuto sotto il fuoco violento delle artiglierie della fortezza. I nostri mezzi erano riusciti a penetrare in un'area di sicurezza e a portare a termine la loro missione.

L'episodio glorioso, che segnava la prima volta che una nave italiana era entrata nel porto di Malta, era stato reso possibile da una serie di fattori che si erano combinati per dare luogo a questa impresa.

Alte parole di Aie, Fougier rispose brevemente dicendosi lieto della creazione di questo grande centro spirituale che unisce i due Popoli amici e alleati.

Gli avieri che si erano schierati in campo di lavoro al margine del campo volevano anche loro un loro punto di vista. Gli avieri che si erano schierati in campo di lavoro al margine del campo volevano anche loro un loro punto di vista.

L'ardimentoso equipaggio

Ten. col. pilota Antonio Morandi, nato a Pesaro il 15 agosto 1905. Nominato sottotenente di R.F.E. nell'arma aeronautica il 17 luglio 1927; conseguì il brevetto di pilota militare nel 1928. Fu per anni comandante di formazione aerea: partecipò alla crociera dell'Euro-Asia orientale nel 1930 e successivamente alla guerra aerea Italia-Damascus-Pari. Nel 1938, in seguito alla sua brillante attività di trasvolatore, fu nominato comandante al volo dei «Bordi verdi» da Roma a Bari di Janeiro. Da allora, ha compiuto 22 transvolate atlantiche. Ha compiuto più di 10.000 ore di volo compiute in pace e in guerra in tutti i cieli del mondo. Fu per oltre un anno nel 1941, comandante della Missione aeronautica italiana presso il Governo brasiliano. Durante 18 anni di servizio militare ha dato all'Aeronautica Italiana il suo contributo di pilota abile, di tecnico esperto e di comandante valente. Ha ricevuto una medaglia d'oro e di due medaglie d'argento al valore aeronautico e di una medaglia di bronzo al valore militare conquistate nei cieli di Spagna.

Maggiore pilota Mario Carlo, nato a Gaglianico il 3 marzo 1911. Entrato in aeronautica nel 1931, conseguì il brevetto di pilota nel 1933. Ha compiuto 10.000 ore di volo. Dopo aver prestato servizio presso reparti di combattimento, fu nominato comandante del 1° Gruppo d'armata. Perse e vinse delle battaglie, si fece una fama di intrepido e di soldato lo chiamavano «vedovino» e «vedovino» naturalmente, il nome che doveva arrendersi alle sue condizioni.

Finì la guerra, il generale divenne un politico; eletto Presidente della Confederazione degli Aeronauti, fu eletto alla Camera nel 1938. Nel 1942, fu eletto alla Camera. Dopo aver prestato servizio presso reparti di combattimento, fu nominato comandante del 1° Gruppo d'armata. Perse e vinse delle battaglie, si fece una fama di intrepido e di soldato lo chiamavano «vedovino» e «vedovino» naturalmente, il nome che doveva arrendersi alle sue condizioni.

Capitano Paolo Magini, nato a Massa il 10 aprile 1910. Laureatosi in chimica, è entrato in aeronautica quale ufficiale di complemento e ha ottenuto il brevetto di pilota nell'agosto 1931, passando nel 1936 nei ruoli effettivi dell'Aeronautica per meriti straordinari. Ufficiale di spicco, di qualità professionale è stato incaricato dell'insegnamento delle materie di navigazione e di meteorologia. Nel giugno 1940 fu nel suo reparto mobilitato in territorio dichiarato in stato di guerra. Nell'aprile dello stesso anno fu assegnato al Corpo aereo italiano operante sulla Sicilia. Incaricato dell'istruzione di un nucleo di piloti, svolse opera intelligente e faticosa. Il cap. Magini ha concorso a realizzare miglioramenti e modifiche alle installazioni di bordo di velivoli di linea riuscendo a conseguire risultati di particolare importanza. Ha prestato servizio in varie parti del mondo: Roma-Amara-Roma durante il quale l'Italia italiana portò il saluto della Patria ai suoi cari residenti nelle terre dell'Impero.

Sottotenente radioaerologista Ernesto Mazzotti, nato a Varallo (Vercelli) il 24 ottobre 1914. Arruolatosi nell'Aeronautica nel marzo 1934, si classificò tra i primi del suo corso. Volando in Africa Orientale ebbe modo di dimostrare le sue brillanti qualità professionali. Nel 1940 ottenne la nomina a sottotenente e fu assegnato al Comando dei servizi aerei speciali. Nell'ottobre dello stesso anno partì col Corpo aereo italiano destinato ad operare sulla Marea e successivamente fu trasferito a reparti di volo senza visibilità. Ufficiale radioaerologista di grande perizia, è considerato uno dei migliori elementi di questa importante specialità. Per la sua provata competenza il sottotenente Mazzotti è stato incaricato dell'insegnamento di questa specialità presso le scuole aeronautiche di volo senza visibilità.

Marciante motorista Ernesto Leone, nato a Foggia il 21 agosto 1906. Entrato in Aeronautica nel 1925, ha prestato servizio presso reparti di combattimento in territorio metropolitano e in colonia, distinguendosi per eccezionale abilità professionale, zelo e valore. Ha preso parte alle crociere transatlantiche di Balbo in qualità di motorista di bordo. Assegnato successivamente alla L. A. T. ha compiuto intense attività servendo otto volte l'Atlantico e completando un breve periodo di tempo circa 200 mila chilometri di volo.

Il forzamento di Malta

Il forzamento di Malta

Un anno fa il bollettino stenografico del 127 del Quartiere Generale delle Forze Armate annunciava all'Italia e al mondo una nuova epica impresa del nostro Marina.

Nella notte fra il 25 e il 26 luglio, la medesima base navale di Malta era stata violata da un gruppo di nostri mezzi d'assalto; alla violentissima esplosione seguita da una fiammata avevano dato la prova che la difficile e pericolosa missione era stata compiuta da successo. Unità sottili avevano trasportato i mezzi d'assalto fin quasi all'entrata del porto e il forzamento del passaggio era avvenuto sotto il fuoco violento delle artiglierie della fortezza. I nostri mezzi erano riusciti a penetrare in un'area di sicurezza e a portare a termine la loro missione.

L'episodio glorioso, che segnava la prima volta che una nave italiana era entrata nel porto di Malta, era stato reso possibile da una serie di fattori che si erano combinati per dare luogo a questa impresa.

Alte parole di Aie, Fougier rispose brevemente dicendosi lieto della creazione di questo grande centro spirituale che unisce i due Popoli amici e alleati.

Gli avieri che si erano schierati in campo di lavoro al margine del campo volevano anche loro un loro punto di vista. Gli avieri che si erano schierati in campo di lavoro al margine del campo volevano anche loro un loro punto di vista.

L'ardimentoso equipaggio

Ten. col. pilota Antonio Morandi, nato a Pesaro il 15 agosto 1905. Nominato sottotenente di R.F.E. nell'arma aeronautica il 17 luglio 1927; conseguì il brevetto di pilota militare nel 1928. Fu per anni comandante di formazione aerea: partecipò alla crociera dell'Euro-Asia orientale nel 1930 e successivamente alla guerra aerea Italia-Damascus-Pari. Nel 1938, in seguito alla sua brillante attività di trasvolatore, fu nominato comandante al volo dei «Bordi verdi» da Roma a Bari di Janeiro. Da allora, ha compiuto 22 transvolate atlantiche. Ha compiuto più di 10.000 ore di volo compiute in pace e in guerra in tutti i cieli del mondo. Fu per oltre un anno nel 1941, comandante della Missione aeronautica italiana presso il Governo brasiliano. Durante 18 anni di servizio militare ha dato all'Aeronautica Italiana il suo contributo di pilota abile, di tecnico esperto e di comandante valente. Ha ricevuto una medaglia d'oro e di due medaglie d'argento al valore aeronautico e di una medaglia di bronzo al valore militare conquistate nei cieli di Spagna.

Maggiore pilota Mario Carlo, nato a Gaglianico il 3 marzo 1911. Entrato in aeronautica nel 1931, conseguì il brevetto di pilota nel 1933. Ha compiuto 10.000 ore di volo. Dopo aver prestato servizio presso reparti di combattimento, fu nominato comandante del 1° Gruppo d'armata. Perse e vinse delle battaglie, si fece una fama di intrepido e di soldato lo chiamavano «vedovino» e «vedovino» naturalmente, il nome che doveva arrendersi alle sue condizioni.

Finì la guerra, il generale divenne un politico; eletto Presidente della Confederazione degli Aeronauti, fu eletto alla Camera nel 1938. Nel 1942, fu eletto alla Camera. Dopo aver prestato servizio presso reparti di combattimento, fu nominato comandante del 1° Gruppo d'armata. Perse e vinse delle battaglie, si fece una fama di intrepido e di soldato lo chiamavano «vedovino» e «vedovino» naturalmente, il nome che doveva arrendersi alle sue condizioni.

Capitano Paolo Magini, nato a Massa il 10 aprile 1910. Laureatosi in chimica, è entrato in aeronautica quale ufficiale di complemento e ha ottenuto il brevetto di pilota nell'agosto 1931, passando nel 1936 nei ruoli effettivi dell'Aeronautica per meriti straordinari. Ufficiale di spicco, di qualità professionale è stato incaricato dell'insegnamento delle materie di navigazione e di meteorologia. Nel giugno 1940 fu nel suo reparto mobilitato in territorio dichiarato in stato di guerra. Nell'aprile dello stesso anno fu assegnato al Corpo aereo italiano operante sulla Sicilia. Incaricato dell'istruzione di un nucleo di piloti, svolse opera intelligente e faticosa. Il cap. Magini ha concorso a realizzare miglioramenti e modifiche alle installazioni di bordo di velivoli di linea riuscendo a conseguire risultati di particolare importanza. Ha prestato servizio in varie parti del mondo: Roma-Amara-Roma durante il quale l'Italia italiana portò il saluto della Patria ai suoi cari residenti nelle terre dell'Impero.

Sottotenente radioaerologista Ernesto Mazzotti, nato a Varallo (Vercelli) il 24 ottobre 1914. Arruolatosi nell'Aeronautica nel marzo 1934, si classificò tra i primi del suo corso. Volando in Africa Orientale ebbe modo di dimostrare le sue brillanti qualità professionali. Nel 1940 ottenne la nomina a sottotenente e fu assegnato al Comando dei servizi aerei speciali. Nell'ottobre dello stesso anno partì col Corpo aereo italiano destinato ad operare sulla Marea e successivamente fu trasferito a reparti di volo senza visibilità. Ufficiale radioaerologista di grande perizia, è considerato uno dei migliori elementi di questa importante specialità. Per la sua provata competenza il sottotenente Mazzotti è stato incaricato dell'insegnamento di questa specialità presso le scuole aeronautiche di volo senza visibilità.

Marciante motorista Ernesto Leone, nato a Foggia il 21 agosto 1906. Entrato in Aeronautica nel 1925, ha prestato servizio presso reparti di combattimento in territorio metropolitano e in colonia, distinguendosi per eccezionale abilità professionale, zelo e valore. Ha preso parte alle crociere transatlantiche di Balbo in qualità di motorista di bordo. Assegnato successivamente alla L. A. T. ha compiuto intense attività servendo otto volte l'Atlantico e completando un breve periodo di tempo circa 200 mila chilometri di volo.

I Segretari dell'Unione

I Segretari dell'Unione

Si sono riuniti questa mattina a Bologna i Segretari delle Unioni dei lavoratori dell'industria riuniti a Bologna.

Il rapporto è stato presentato dal presidente della Confederazione dei lavoratori dell'industria, che ha parlato dei problemi di lavoro e di assistenza sindacale e sociale che in questo momento sono oggetto dell'attività dell'organizzazione dei lavoratori. In modo particolare si è affermato che l'attività della Confederazione deve essere indirizzata verso la lotta per la conquista della libertà sindacale e della libertà di lavoro.

L'episodio glorioso, che segnava la prima volta che una nave italiana era entrata nel porto di Malta, era stato reso possibile da una serie di fattori che si erano combinati per dare luogo a questa impresa.

Alte parole di Aie, Fougier rispose brevemente dicendosi lieto della creazione di questo grande centro spirituale che unisce i due Popoli amici e alleati.

Gli avieri che si erano schierati in campo di lavoro al margine del campo volevano anche loro un loro punto di vista. Gli avieri che si erano schierati in campo di lavoro al margine del campo volevano anche loro un loro punto di vista.

L'ardimentoso equipaggio

Ten. col. pilota Antonio Morandi, nato a Pesaro il 15 agosto 1905. Nominato sottotenente di R.F.E. nell'arma aeronautica il 17 luglio 1927; conseguì il brevetto di pilota militare nel 1928. Fu per anni comandante di formazione aerea: partecipò alla crociera dell'Euro-Asia orientale nel 1930 e successivamente alla guerra aerea Italia-Damascus-Pari. Nel 1938, in seguito alla sua brillante attività di trasvolatore, fu nominato comandante al volo dei «Bordi verdi» da Roma a Bari di Janeiro. Da allora, ha compiuto 22 transvolate atlantiche. Ha compiuto più di 10.000 ore di volo compiute in pace e in guerra in tutti i cieli del mondo. Fu per oltre un anno nel 1941, comandante della Missione aeronautica italiana presso il Governo brasiliano. Durante 18 anni di servizio militare ha dato all'Aeronautica Italiana il suo contributo di pilota abile, di tecnico esperto e di comandante valente. Ha ricevuto una medaglia d'oro e di due medaglie d'argento al valore aeronautico e di una medaglia di bronzo al valore militare conquistate nei cieli di Spagna.

Maggiore pilota Mario Carlo, nato a Gaglianico il 3 marzo 1911. Entrato in aeronautica nel 1931, conseguì il brevetto di pilota nel 1933. Ha compiuto 10.000 ore di volo. Dopo aver prestato servizio presso reparti di combattimento, fu nominato comandante del 1° Gruppo d'armata. Perse e vinse delle battaglie, si fece una fama di intrepido e di soldato lo chiamavano «vedovino» e «vedovino» naturalmente, il nome che doveva arrendersi alle sue condizioni.

Finì la guerra, il generale divenne un politico; eletto Presidente della Confederazione degli Aeronauti, fu eletto alla Camera nel 1938. Nel 1942, fu eletto alla Camera. Dopo aver prestato servizio presso reparti di combattimento, fu nominato comandante del 1° Gruppo d'armata. Perse e vinse delle battaglie, si fece una fama di intrepido e di soldato lo chiamavano «vedovino» e «vedovino» naturalmente, il nome che doveva arrendersi alle sue condizioni.

Capitano Paolo Magini, nato a Massa il 10 aprile 1910. Laureatosi in chimica, è entrato in aeronautica quale ufficiale di complemento e ha ottenuto il brevetto di pilota nell'agosto 1931, passando nel 1936 nei ruoli effettivi dell'Aeronautica per meriti straordinari. Ufficiale di spicco, di qualità professionale è stato incaricato dell'insegnamento delle materie di navigazione e di meteorologia. Nel giugno 1940 fu nel suo reparto mobilitato in territorio dichiarato in stato di guerra. Nell'aprile dello stesso anno fu assegnato al Corpo aereo italiano operante sulla Sicilia. Incaricato dell'istruzione di un nucleo di piloti, svolse opera intelligente e faticosa. Il cap. Magini ha concorso a realizzare miglioramenti e modifiche alle installazioni di bordo di velivoli di linea riuscendo a conseguire risultati di particolare importanza. Ha prestato servizio in varie parti del mondo: Roma-Amara-Roma durante il quale l'Italia italiana portò il saluto della Patria ai suoi cari residenti nelle terre dell'Impero.

Sottotenente radioaerologista Ernesto Mazzotti, nato a Varallo (Vercelli) il 24 ottobre 1914. Arruolatosi nell'Aeronautica nel marzo 1934, si classificò tra i primi del suo corso. Volando in Africa Orientale ebbe modo di dimostrare le sue brillanti qualità professionali. Nel 1940 ottenne la nomina a sottotenente e fu assegnato al Comando dei servizi aerei speciali. Nell'ottobre dello stesso anno partì col Corpo aereo italiano destinato ad operare sulla Marea e successivamente fu trasferito a reparti di volo senza visibilità. Ufficiale radioaerologista di grande perizia, è considerato uno dei migliori elementi di questa importante specialità. Per la sua provata competenza il sottotenente Mazzotti è stato incaricato dell'insegnamento di questa specialità presso le scuole aeronautiche di volo senza visibilità.

Marciante motorista Ernesto Leone, nato a Foggia il 21 agosto 1906. Entrato in Aeronautica nel 1925, ha prestato servizio presso reparti di combattimento in territorio metropolitano e in colonia, distinguendosi per eccezionale abilità professionale, zelo e valore. Ha preso parte alle crociere transatlantiche di Balbo in qualità di motorista di bordo. Assegnato successivamente alla L. A. T. ha compiuto intense attività servendo otto volte l'Atlantico e completando un breve periodo di tempo circa 200 mila chilometri di volo.

La gratitudine al Duce

La gratitudine al Duce

Al Duce è pervenuta da Ferrara la seguente telegramma: «Il Consiglio di amministrazione dell'Università di Ferrara, riunito per l'ultima volta prima che questa città in sua nuova vita, in piena libertà, si aprisse al mondo».

Il rapporto è stato presentato dal presidente della Confederazione dei lavoratori dell'industria, che ha parlato dei problemi di lavoro e di assistenza sindacale e sociale che in questo momento sono oggetto dell'attività dell'organizzazione dei lavoratori. In modo particolare si è affermato che l'attività della Confederazione deve essere indirizzata verso la lotta per la conquista della libertà sindacale e della libertà di lavoro.

L'episodio glorioso, che segnava la prima volta che una nave italiana era entrata nel porto di Malta, era stato reso possibile da una serie di fattori che si erano combinati per dare luogo a questa impresa.

Alte parole di Aie, Fougier rispose brevemente dicendosi lieto della creazione di questo grande centro spirituale che unisce i due Popoli amici e alleati.

Gli avieri che si erano schierati in campo di lavoro al margine del campo volevano anche loro un loro punto di vista. Gli avieri che si erano schierati in campo di lavoro al margine del campo volevano anche loro un loro punto di vista.

L'ardimentoso equipaggio

Ten. col. pilota Antonio Morandi, nato a Pesaro il 15 agosto 1905. Nominato sottotenente di R.F.E. nell'arma aeronautica il 17 luglio 1927; conseguì il brevetto di pilota militare nel 1928. Fu per anni comandante di formazione aerea: partecipò alla crociera dell'Euro-Asia orientale nel 1930 e successivamente alla guerra aerea Italia-Damascus-Pari. Nel 1938, in seguito alla sua brillante attività di trasvolatore, fu nominato comandante al volo dei «Bordi verdi» da Roma a Bari di Janeiro. Da allora, ha compiuto 22 transvolate atlantiche. Ha compiuto più di 10.000 ore di volo compiute in pace e in guerra in tutti i cieli del mondo. Fu per oltre un anno nel 1941, comandante della Missione aeronautica italiana presso il Governo brasiliano. Durante 18 anni di servizio militare ha dato all'Aeronautica Italiana il suo contributo di pilota abile, di tecnico esperto e di comandante valente. Ha ricevuto una medaglia d'oro e di due medaglie d'argento al valore aeronautico e di una medaglia di bronzo al valore militare conquistate nei cieli di Spagna.

Maggiore pilota Mario Carlo, nato a Gaglianico il 3 marzo 1911. Entrato in aeronautica nel 1931, conseguì il brevetto di pilota nel 1933. Ha compiuto 10.000 ore di volo. Dopo aver prestato servizio presso reparti di combattimento, fu nominato comandante del 1° Gruppo d'armata. Perse e vinse delle battaglie, si fece una fama di intrepido e di soldato lo chiamavano «vedovino» e «vedovino» naturalmente, il nome che doveva arrendersi alle sue condizioni.

Finì la guerra, il generale divenne un politico; eletto Presidente della Confederazione degli Aeronauti, fu eletto alla Camera nel 1938. Nel 1942, fu eletto alla Camera. Dopo aver prestato servizio presso reparti di combattimento, fu nominato comandante del 1° Gruppo d'armata. Perse e vinse delle battaglie, si fece una fama di intrepido e di soldato lo chiamavano «vedovino» e «vedovino» naturalmente, il nome che doveva arrendersi alle sue condizioni.

Capitano Paolo Magini, nato a Massa il 10 aprile 1910. Laureatosi in chimica, è entrato in aeronautica quale ufficiale di complemento e ha ottenuto il brevetto di pilota nell'agosto 1931, passando nel 1936 nei ruoli effettivi dell'Aeronautica per meriti straordinari. Ufficiale di spicco, di qualità professionale è stato incaricato dell'insegnamento delle materie di navigazione e di meteorologia. Nel giugno 1940 fu nel suo reparto mobilitato in territorio dichiarato in stato di guerra. Nell'aprile dello stesso anno fu assegnato al Corpo aereo italiano operante sulla Sicilia. Incaricato dell'istruzione di un nucleo di piloti, svolse opera intelligente e faticosa. Il cap. Magini ha concorso a realizzare miglioramenti e modifiche alle installazioni di bordo di velivoli di linea riuscendo a conseguire risultati di particolare importanza. Ha prestato servizio in varie parti del mondo: Roma-Amara-Roma durante il quale l'Italia italiana portò il saluto della Patria ai suoi cari residenti nelle terre dell'Impero.

Sottotenente radioaerologista Ernesto Mazzotti, nato a Varallo (Vercelli) il 24 ottobre 1914. Arruolatosi nell'Aeronautica nel marzo 1934, si classificò tra i primi del suo corso. Volando in Africa Orientale ebbe modo di dimostrare le sue brillanti qualità professionali. Nel 1940 ottenne la nomina a sottotenente e fu assegnato al Comando dei servizi aerei speciali. Nell'ottobre dello stesso anno partì col Corpo aereo italiano destinato ad operare sulla Marea e successivamente fu trasferito a reparti di volo senza visibilità. Ufficiale radioaerologista di grande perizia, è considerato uno dei migliori elementi di questa importante specialità. Per la sua provata competenza il sottotenente Mazzotti è stato incaricato dell'insegnamento di questa specialità presso le scuole aeronautiche di volo senza visibilità.

Marciante motorista Ernesto Leone, nato a Foggia il 21 agosto 1906. Entrato in Aeronautica nel 1925, ha prestato servizio presso reparti di combattimento in territorio metropolitano e in colonia, distinguendosi per eccezionale abilità professionale, zelo e valore. Ha preso parte alle crociere transatlantiche di Balbo in qualità di motorista di bordo. Assegnato successivamente alla L. A. T. ha compiuto intense attività servendo otto volte l'Atlantico e completando un breve periodo di tempo circa 200 mila chilometri di volo.

Contrabbandieri di oro

Contrabbandieri di oro

Otto chili del prezioso metallo e 300 mila lire di titoli sequestrati

Varese, 25 luglio. Una pattuglia di finanzieri della brigata di servizio di perquisizione lungo la strada che corre sulla sponda italiana del lago di Lugano, da Porto Cervo o sono un pescatore del luogo, Domenico Mino, di anni 35, di Favignana (Trapani), che per il suo allegro e disinvolto modo di condurre la vita, era stato soprannominato «Pescatore di Oro». Il suo nome era stato scoperto da un gruppo di finanzieri che lo avevano arrestato.

L'episodio glorioso, che segnava la prima volta che una nave italiana era entrata nel porto di Malta, era stato reso possibile da una serie di fattori che si erano combinati per dare luogo a questa impresa.

Alte parole di Aie, Fougier rispose brevemente dicendosi lieto della creazione di questo grande centro spirituale che unisce i due Popoli amici e alleati.

Gli avieri che si erano schierati in campo di lavoro al margine del campo volevano anche loro un loro punto di vista. Gli avieri che si erano schierati in campo di lavoro al margine del campo volevano anche loro un loro punto di vista.

L'ardimentoso equipaggio

Ten. col. pilota Antonio Morandi, nato a Pesaro il 15 agosto 1905. Nominato sottotenente di R.F.E. nell'arma aeronautica il 17 luglio 1927; conseguì il brevetto di pilota militare nel 1928. Fu per anni comandante di formazione aerea: partecipò alla crociera dell'Euro-Asia orientale nel 1930 e successivamente alla guerra aerea Italia-Damascus-Pari. Nel 1938, in seguito alla sua brillante attività di trasvolatore, fu nominato comandante al volo dei «Bordi verdi» da Roma a Bari di Janeiro. Da allora, ha compiuto 22 transvolate atlantiche. Ha compiuto più di 10.000 ore di volo compiute in pace e in guerra in tutti i cieli del mondo. Fu per oltre un anno nel 1941, comandante della Missione aeronautica italiana presso il Governo brasiliano. Durante 18 anni di servizio militare ha dato all'Aeronautica Italiana il suo contributo di pilota abile, di tecnico esperto e di comandante valente. Ha ricevuto una medaglia d'oro e di due medaglie d'argento al valore aeronautico e di una medaglia di bronzo al valore militare conquistate nei cieli di Spagna.

Maggiore pilota Mario Carlo, nato a Gaglianico il 3 marzo 1911. Entrato in aeronautica nel 1931, conseguì il brevetto di pilota nel 1933. Ha compiuto 10.000 ore di volo. Dopo aver prestato servizio presso reparti di combattimento, fu nominato comandante del 1° Gruppo d'armata. Perse e vinse delle battaglie, si fece una fama di intrepido e di soldato lo chiamavano «vedovino» e «vedovino» naturalmente, il nome che doveva arrendersi alle sue condizioni.

Finì la guerra, il generale divenne un politico; eletto Presidente della Confederazione degli Aeronauti, fu eletto alla Camera nel 1938. Nel 1942, fu eletto alla Camera. Dopo aver prestato servizio presso reparti di combattimento, fu nominato comandante del 1° Gruppo d'armata. Perse e vinse delle battaglie, si fece una fama di intrepido e di soldato lo chiamavano «vedovino» e «vedovino» naturalmente, il nome che doveva arrendersi alle sue condizioni.

Capitano Paolo Magini, nato a Massa il 10 aprile 1910. Laureatosi in chimica, è entrato in aeronautica quale ufficiale di complemento e ha ottenuto il brevetto di pilota nell'agosto 1931, passando nel 1936 nei ruoli effettivi dell'Aeronautica per meriti straordinari. Ufficiale di spicco, di qualità professionale è stato incaricato dell'insegnamento delle materie di navigazione e di meteorologia. Nel giugno 1940 fu nel suo reparto mobilitato in territorio dichiarato in stato di guerra. Nell'aprile dello stesso anno fu assegnato al Corpo aereo italiano operante sulla Sicilia. Incaricato dell'istruzione di un nucleo di piloti, svolse opera intelligente e faticosa. Il cap. Magini ha concorso a realizzare miglioramenti e modifiche alle installazioni di bordo di velivoli di linea riuscendo a conseguire risultati di particolare importanza. Ha prestato servizio in varie parti del mondo: Roma-Amara-Roma durante il quale l'Italia italiana portò il saluto della Patria ai suoi cari residenti nelle terre dell'Impero.

Sottotenente radioaerologista Ernesto Mazzotti, nato a Varallo (Vercelli) il 24 ottobre 1914. Arruolatosi nell'Aeronautica nel marzo 1934, si classificò tra i primi del suo corso. Volando in Africa Orientale ebbe modo di dimostrare le sue brillanti qualità professionali. Nel 1940 ottenne la nomina a sottotenente e fu assegnato al Comando dei servizi aerei speciali. Nell'ottobre dello stesso anno partì col Corpo aereo italiano destinato ad operare sulla Marea e successivamente fu trasferito a reparti di volo senza visibilità. Ufficiale radioaerologista di grande perizia, è considerato uno dei migliori elementi di questa importante specialità. Per la sua provata competenza il sottotenente Mazzotti è stato incaricato dell'insegnamento di questa specialità presso le scuole aeronautiche di volo senza visibilità.

Marciante motorista Ernesto Leone, nato a Foggia il 21 agosto 1906. Entrato in Aeronautica nel 1925, ha prestato servizio presso reparti di combattimento in territorio metropolitano e in colonia, distinguendosi per eccezionale abilità professionale, zelo e valore. Ha preso parte alle crociere transatlantiche di Balbo in qualità di motorista di bordo. Assegnato successivamente alla L. A. T. ha compiuto intense attività servendo otto volte l'Atlantico e completando un breve periodo di tempo circa 200 mila chilometri di volo.

La gratitudine al Duce

La gratitudine al Duce

Al Duce è pervenuta da Ferrara la seguente telegramma: «Il Consiglio di amministrazione dell'Università di Ferrara, riunito per l'ultima volta prima che questa città in sua nuova vita, in piena libertà, si aprisse al mondo».

Il rapporto è stato presentato dal presidente della Confederazione dei lavoratori dell'industria, che ha parlato dei problemi di lavoro e di assistenza sindacale e sociale che in questo momento sono oggetto dell'attività dell'organizzazione dei lavoratori. In modo particolare si è affermato che l'attività della Confederazione deve essere indirizzata verso la lotta per la conquista della libertà sindacale e della libertà di lavoro.

L'episodio glorioso, che segnava la prima volta che una nave italiana era entrata nel porto di Malta, era stato reso possibile da una serie di fattori che si erano combinati per dare luogo a questa impresa.

Alte parole di Aie, Fougier rispose brevemente dicendosi lieto della creazione di questo grande centro spirituale che unisce i due Popoli amici e alleati.

